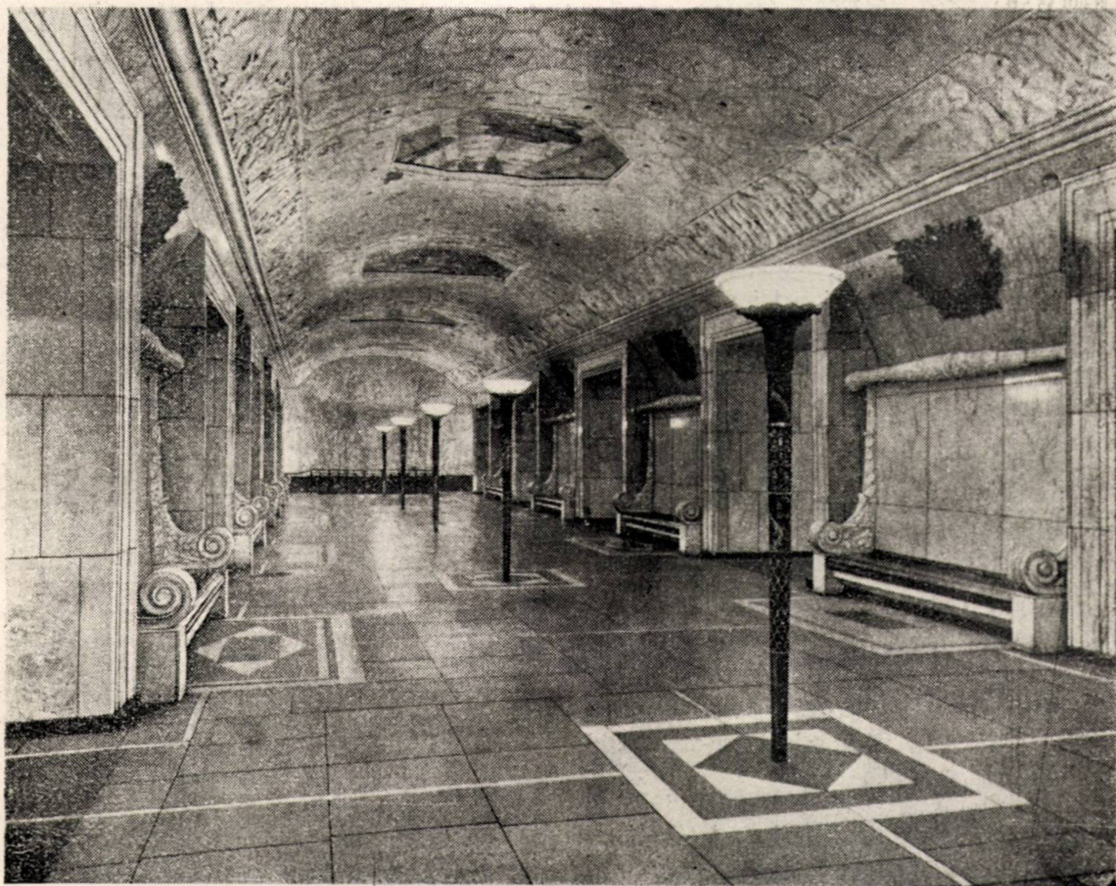


Stația Novocuznețcaia (etapa III-a). Autori arh. I. G. Taranov și N. A. Bâcova, 1943.

zătoare înaltei sale denumiri (autor arh. S. M. Craveț).

Dela intrarea în vestibulul de suprafață te întâmpină statuia generalissimului Stalin așezată în mijlocul vestibulului. Tema stației se desvoltă apoi în sala subterană prin basoreliefuri și ornamentația plafonului boltit. Astfel, peretele principal al sălii este decorat cu basoreliefuri închinate marelui ispirator al victoriilor Armatei Roșii — tovarășul Stalin, iar pe pereții laterali se află înșirate o serie de basoreliefuri expresive ce redau figuri de luptători din diferite arme. Deasemenea, în ornamentația sălii se folosește simbolic imaginea ordinului „Victoria" pe fondul unor drapele desfășurate, iar pe plafon ornamentații pe care sunt redate toate tipurile de armament greu modern: tancuri, arme motorizate, avioane, etc.

Arhitectura sălii este rezolvată cu mijloace stăpânite, în forme laconice, frumos proporționate. Impresia de masivitate a pilonilor este evitată, aceștia fiind înlocuiți cu stâlpi de oțel ce permit o mărire sensibilă a suprafeței peroanelor și o degajare a spațiului interior.

Manifestarea eroică a entuziasmului în muncă a oamenilor sovietici în timpul războiului de apărare a Patriei constitue tema principală pentru arhitectura stației „Electrozavodscaia" (autori arh. V. G. Ghelfreich, arh. I. E. Rojin). Deasemenea, această tematică a fost influențată și de vecinătatea cu o mare uzină electrotehnică. Compoziția generală a sălii subterane este de un clasicism sobru. Pilonii viguroși îmbrăcați în marmură gris deschis, tratați în forme simple și purtând la partea superioară basoreliefuri din marmoră albă ce ilustrează momente caracteristice din activitatea de producție, în industrie, în transporturi sau în gospodăriile agricole, susțin un plafon boltit a cărui suprafață este în întregime perforată de cupe semisferice, în care sunt plasate sursele de lumină. Luminozitatea puternică și liniștită sugerează tocmai vecinătatea cu uzina electrică, care mai este accentuată și prin arhitectura vestibulului exterior, pe bolta căruia sunt așezate basoreliefuri, reprezentând portretele celor mai renumiți savanți ai lumii, care s'au ilustrat în domeniul electricității.

Tot astfel și celelalte stații, „Izmailovscaia" și „Baumanscaia", ilustrează teme legate de perioada istorică în care au fost construite. Astfel, tema stației „Izmailovscaia" a fost închinată

mişcării partizanilor în Marele Război de apărare a patriei, iar tema staţiei „Baumanscaia" o constitue subiectul „Frontul şi spatele lui în războiul de apărarea patriei".

Aceste noi staţii ale metropolitanului, ilustrând eroismul şi patriotismul poporului sovietic, strângerea şi mai puternică a rândurilor sale în jurul Partidului lui Lenin şi Stalin în timpul războiului antifascist, constitue un mare succes al tehnicii, culturii şi artei sovietice.

★

După terminarea victorioasă a războiului pentru apărarea patriei, constructorii metroului au pornit cu avânt la realizarea etapei a patra, formată de liniile şi staţiile marelui inel. In primele trei etape au fost executate trei linii radiale (Socol-Uzinele Stalin, Socolnichi-Parcul de Cultură şi Odihnă şi Chievscaia-Izmailovscaia) care leagă şi apropie periferia de centru; era însă necesară şi o linie inelară care să lege între ele cartierele mărginaşe şi să ajute deasemenea şi la folosirea liniilor radiale de către un număr cât mai mare de locuitori. Acest inel joacă un rol foarte important în lichidarea contradicţiilor dintre centru şi cartierele periferice, apropiind diferitele raioane de punctele de atracţie culturală ale centrului, teatre, muzee, bibiloteci, clădiri publice şi administrative, constituind astfel un factor important în reconstrucţia socialistă a oraşului, în îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă şi în ridicarea nivelului cultural al raioanelor industriale ale Moscovei.

Lungimea totală a marelui inel va fi circa 20 km şi va avea 12 staţii dintre care 10 sunt deja date în exploatare şi alte două sunt în construcţie. Staţiile terminate — „Curscaia", „Ca-



Staţia Stalinscaia (etapa III-a). Autor arh. S. M. Craveţ, 1944.



Stația Electrozavodscaia (etapa III-a). Autori arh. V. Ghelfreich și I. Rojin, 1943.

lujscaia", „Taganscaia", „Parcul de cultură şi odihnă M. Gorki", „Paveleţcaia", „Serpuhov-scaia", „Comsomolscaia", „Bieloruscaia", „Grădina Botanică" și „Novoslobodscaia" — au îmbogăţit capitala sovietică cu noi opere de artă deosebit de valoroase.

Compararea noilor staţii cu cele dinainte de război dovedeşte o creştere sensibilă a tehnicii sovietice de construcţii, a calităţii lucrărilor de finisaj şi mai ales a nivelului artistic al arhitecturii, dovedeşte o adâncire şi îmbogăţirea continuă a conţinutului tematic al arhitecturii.

In arhitectura primelor staţii realizate din marele inel, se oglindeşte mai ales tema victoriei strălucite a poporului sovietic împotriva germaniei fasciste, proslăvind gloria vitejilor ostaşi sovietici și a creatorului victoriei — marele Stalin.

Această temă este exprimată cel mai reuşit mai ales în arhitectura staţiilor Curscaia, Calujscaia şi Taganscaia.

In arhitectura ultimelor staţii inaugurate anul acesta, au fost alese teme cu un caracter actual, vorbind despre activitatea paşnică a oamenilor sovietici. Excepţie face staţia Comsomolscaia (inelară) care este închinată temei victoriilor istorice ale poporului rus dealungul istoriei în luptele pentru libertatea patriei.

Impresia dominantă ce apare din analiza noilor staţii de metrou este marea adâncime, maturitatea şi măestria folosirii creatoare a moştenirii clasice a arhitecturii — mai ales a moştenirii clasicismului rus — și a tradiţiilor arhitecturii populare.

Printre cele mai reuşite staţii ale marelui inel sunt desigur „Curscaia" (autori G. Zaharov şi Z. Cernâşova), „Calujscaia" (autor arh. L. Poliacov), „Taganscaia" (autori arh. C. Râjcov şi Medoedev), „Comsomolscaia" (autor arh. A. Sciusev) şi „Bieloruscaia" (autori arh. N. Bâcova şi I. Taranov).

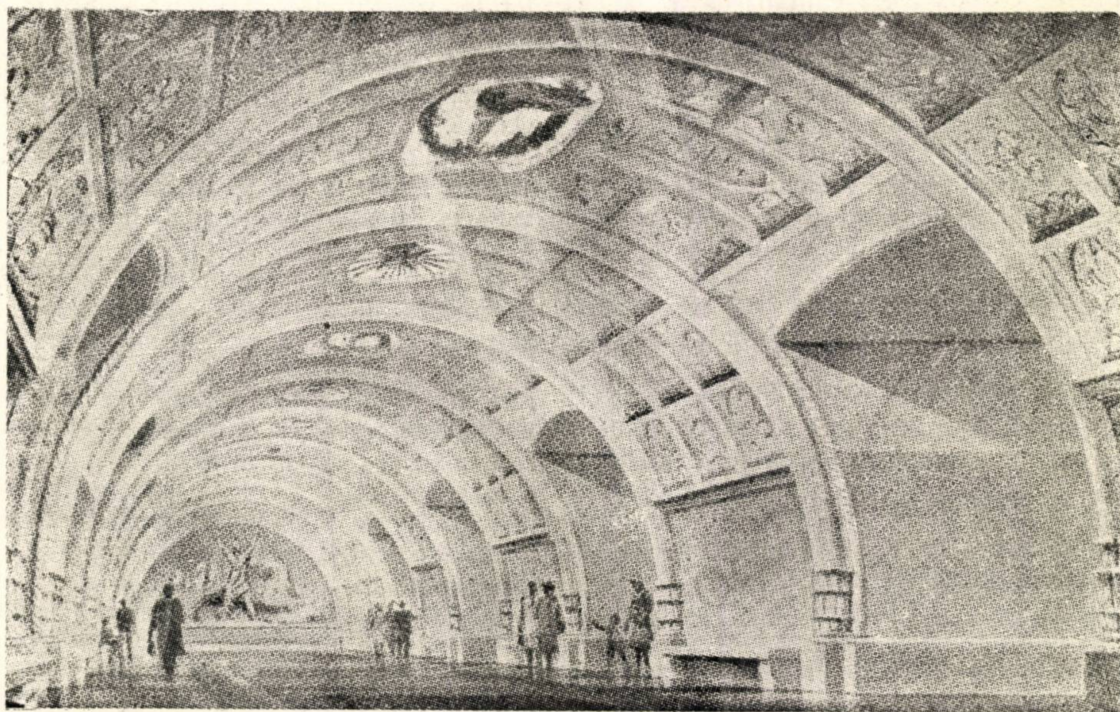
Arhitectura staţiei „Curscaia", dedicată victoriilor istorice ale armatelor sovietice în luptele dela Cursc, este rezolvată cu mijloace reţinute şi expresive realizându-se, mai ales în sala subterană, un interior monumental de importanţă clasică.

In arhitectura acestei săli niciun detaliu nu este de prisos, nimic nu distrage atenţia dela tema principală și nu strică impresia generală de limpezime şi armonie.

O operă deasemenea îndrăzneaţă o constitue arhitectura staţiei „Calujscaia". Această operă, pătrunsă de tema triumfului poporului sovietic şi Armatei Sovietice în Marele Război de apărare a Patriei, poate fi socotită printre cele mai importante opere ale arhitecturii sovietice, în care adâncul conţinut ideologic este desvăluit cu o mare măestrie artistică. Compoziţia sălii se realizează prin soluţionarea unitară a celor trei tunele ale staţiei, ceeace face ca spaţiul său să fie perceput ca o singură sală cu trei nave. Pe bolţile ce acoperă sala sunt aşezate basoreliefuri prin care se concretizează puternic tematica — reprezentând figuri de soldaţi sau elemente de emblematică (coroane cu lauri sau trofee). Interesantă este rezolvara luminării. Pe fiecare pilon sunt aşezate câte două lămpi în formă de



Stația Taganscaia (etapa IV). Autori arh. A. A. Medoedev și C. S. Râjcov, 1949.



Proiectul stației Crasnopresnenscaia (etapa IV-a). Autor arh. C. Alabian.



Proiectul stației Chievscaia Colțevaia (etapa IV-a). Autori arh. Catonin, Scugarev și Golubev.



Stația Bieloruscaia Colțevaia (etapa IV-a). Autori arh. N. Bâcova și I. Taranov, 1931.

torţe mari ce aruncă lumina asupra plafonului, punându-l în valoare. Această soluţie dă sălii un cracter sărbătoresc, de paradă.

Marea forţă patriotică a intenţiilor tematice, eternizând gloria armelor sovietice este evidenţiată în imagini arhitectonice şi sculpturale foare realiste, perfect executate. Unitatea dintre conţinut şi formă este întruchipată în unitatea stilului artistic ale cărui isvoare se află în tratarea inovatoare a problemei prelucrării minunatei moşteniri a clasicismului rusesc, în cunoaşterea adâncă a trăsăturilor caracteristice ale acestei moşteniri, în lolosirea îndrăzneaţă a acestora, astfel încât să fie prefăcută în imagini noi, corespunzătoare culturii socialiste. Toate acestea au contribuit la realizarea unei opere ce poate fi cu adevărat considerată clasică.

Dacă tema glorificării eroicilor soldaţi ai armatei sovietice a fost exprimată în arhitectura staţiilor „Curscaia" şi „Calujscaia" prin folosirea creatoare a moştenirii clasicismului rus, în arhitectura staţiei „Taganscaia" aceeaşi temă este concretizată în imagini arhitectonice inspirate din creaţia populară. In locul formelor monumentale de factură clasică, găsim aci o expresie artistică de o factură lirică, veselă şi plină de viaţă. In finisajul acestei staţii, au fost folosite pentru prima oară pe scară largă mari panouri de majolică, bogat decorată în spirit popular, reprezentând imagini simbolice cât şi basoreliefuri cu chipuri de militari din diferite arme.

Interesantă este încercarea autorilor de a păstra intactă forma generală a gabaritului constructiv, folosind deplin spaţiul rezultat. Această soluţie a permis realizarea unei încăperi boltite până jos care, datorită folosirii motivelor arhitecturii populare, se distinge printr'o puternică individualitate şi claritate atât a aspectului spaţial cât şi a trăsăturilor artistice şi de idei ale arhitecturii.

Staţia „Parcul de cultură şi odihnă M. Gorki" (autor arh. I. Rojin) este închinată temei muncii paşnice şi odihnei oamenilor sovietici. Această temă este descrisă de o serie de medalioane de marmoră minunat realizate. Arhitectura sălii subterane este deasemenea rezolvată cu forme laconice, liniştite şi armonioase care sugerează parcă momentele de odihnă.

Celelalte două staţii mai interesante „Comsomolscaia" şi „Bieloruscaia", pentru arhitectura cărora autorii lor au fost distinşi cu premiul Stalin, tratează teme diferite. Astfel, „Comsomolscaia" are ca temă eroismul faptelor militare ale conducătorilor de oşti ruşi ce au însufleţit şi inspirat vitejia eroicilor luptători sovietici: tema a fost inspirată de cuvintele tovarăşului I. V. Stalin rostite în ziua de 7 Noembrie 1941 în Piaţa Roşie cu ocazia parăzii militare a ostaşilor ce plecau direct spre front: *„Să vă însufleţească în acest războI figurile curajoase ale marilor noştri înaintaşi Alexandru Newschi, Dmitri Donscoi, Cuşma Minin, Dmitri Pojarschi, Alexandru Suvorov, Mihail Cutuzov! Să vă amintiţi mereu de stindardul victorios al marelui Lenin".*

Această temă este concretizată cu o deosebită limpezime într'o serie de panouri de mozaic ce se succed pe bolta sălii subterane. Formele arhitectonice ce dau imensei săli (este cea mai mare dintre toate staţiile metroului din Moscova) un aspect monumental plin de măreţie sunt în perfectă concordanţă cu tema istorică grandioasă căreia a fost închinată.

Arhitectura staţiei „Bieloruscaia Colţevaia" este axată pe tema muncii paşnice şi fericite a poporului bielorus, exprimată în imagini arhitectonice inspirate din creaţia populară şi printr'o serie de panouri de mozaic aşezate pe plafonul boltit, care reprezintă scene din viaţa îmbelşugată a poporului bielorus. Autorii folosesc cu iscusinţă şi într'un stil perfect unitar elementele creaţiei populare, reuşind să dea sălii principale a staţiei subterane un aer de prospeţime, veselie şi luminozitate.

★

Pentruca traseul marelui inel să se încheie, mai trebue executate încă două staţii: „Chievscaia Colţevaia" şi „Crasnopresnenscaia". Cea de a doua, Crasnopresnenscaia, a cărei construcţie este deja executată, în momentul de faţă fiind în faza finisajului, va fi dată curând în exploatare. Executată după proiectul arhitectului C. Alabian, arhitectura acestei staţii are ca temă trecutul istoric glorios şi viaţa fericită de azi a raionului Crasnaia Presnea. Un loc principal în compoziţia staţiei îl va ocupa tema luptelor revoluţionare din Crasnaia Presnea în anul 1905. Intreaga compoziţie a sălii se distinge prin unitate şi monumentalitate. Proiectul aduce nou metoda executării finisajului din materiale prefabricate se vor fi asamblate pe şantier, ceeace va scurta sensibil timpul execuţiei. Proiectul pentru staţia „Chievscaia Colţevaia" a fost de curând aprobat de Comitetul Executiv al Sovietului din Moscova şi în momentul de faţă se execută în uzinele „Metrostroiului" o machetă a staţiei în mărime naturală pentru a permite studiul amănunţit al construcţii staţiei, al proporţiilor arhitectonice şi al calităţii materialelor de construcţie şi finisaj. Proiectul a fost elaborat de un colectiv condus de arh. E. I. Catonin în colaborare cu V. C. Scugarev şi G. E. Golubev. Soluţia artistică arhitectonică a acestei staţii este închinată marei prietenii dintre poporul ucrainean şi poporul rus. O serie de 20 de panouri ce desvoltă această temă vor fi aşezate pe pilonii sălii într'o succesiune istorică, oglindind desvoltarea relaţiilor economice, militare şi culturale dealungul istoriei ale celor două popoare prietene. Din cele 80 de panouri, 6 sunt închinate evenimentelor istorice şi 14

epocii sovietice. In fundul sălii centrale va fi aşezat un mare panou pictat, inchinat Ucrainei sovietice. Pentru finisaj vor fi folosite materiale caracteristice arhitecturii ucrainiene: ceramica de culoare deschisă, granitul şi marmora, mozaicurile sau pictura pe ceramică. Ornamentele pictate de sub arcadele trecerilor vor fi realizate din culori minerale pe bază de răşină sintetică. Arhitectura staţiei — după cum se poate vedea din proiect — inspirată din elemente cu caracter popular va avea totuşi un caracter monumental şi sărbătoresc.



Intreaga desvoltare a arhitecturii dovedeşte tendinţa continuă — caracteristică intregii arhitecturi sovietice — de adâncire şi întărire a conţinutului ideologic şi de exprimare a sa in formele cele mai realiste şi mai expresive, mai frumoase şi mai accesibile, folosind pentru deplină evidenţiere a conţinutului tematic al operei, metoda sintezei artelor, metodă ce şi-a găsit în epoca sovietică condiţii minunate de desvoltare. Această desvoltare dovedeşte limpede că expresivitatea şi claritatea formelor arhitecturii este indisolubil legată de conţinutul de idei al arhitecturii, de limpezimea sa tematică, care este o condiţie esenţială a realizării unităţii formei cu conţinutul ce trebue reflectat.

Istoricul arhitecturii metroului din Moscova dovedeşte că arhitecţii soivetici au inţeles sarcina de mare răspundere şi datoria ce o au faţă de poporul sovietic, de a face ca arta lor, ca operile de arhitectură, să devină un factor activ în formarea conştiinţei socialiste şi să contribue prin mijloacele „propagandei monumentale" iniţiată de Lenin la educaţia comunistă a oamenilor sovietici, dovedeşte că au înţeles această sarcină şi că au rezolvat-o in mod strălucit. Staţiile metropolitanului din Moscova sunt opere demne de măreaţa operă stalinistă şi de eroicul popor sovietic, adevărate palate minunate pentru popor.

Astăzi când, datorită muncii pline de abnegaţie a poporului nostru muncitor şi puternicului ajutor sovietic, au fost create condiţiile pentru construirea unui metropolitan şi în Capitala patriei noastre, cunoaşterea experienţei sovietice va fi de un nepreţuit ajutor in rezolvarea acestei sarcini măreţe ce va sta în faţa arhitecţilor noştri.

Bibliografie

I. E. Catţen şi C. Râşcov: Metropolitanul Moscovei. Editura Academiei de Arhitectură a U.R.S.S., Moscova, 1948.

I. E. Catţen: Metroul Moscovei, Editura STB, Bucureşti.

Arhitectura U.R.S.S., Nr. (17-18/1947, 2/1948, 4/1952).

Analele Arhitecturii Sovietice, 1917-1947.

Gospodăria Oraşului Moscova, Nr. (2/1952, 8/1952).

Arhitectura Sovietică, Anuar I.

Arhitectura Sovietică după XXX

Arhitectură şi Construcţii, 1950.

TABLA DE MATERII PE ANUL 1952

EDITORIALE

Să sprijinim reforma bănească, Nr. 1-2 (1).
Sarcini mărețe stau în fața arhitecților, Nr. 6-7 (1).
Constituția construirii socialismului, Nr. 8 (1).
A 35-a aniversare a Marei Revoluții Socialiste din Octombrie, Nr. 11 (1).

ARTICOLE

Aldan L., Bergleiter I., Horjescu P.: Locuințe muncitorești proiectate în conformitate cu H.C.M., Nr. 758 1951, Nr. 6-7 (29).
Alifanti M.: Economia, utilizarea rațională și lărgirea sortimentelor materialelor de finisaj, Nr. 1-2 (17).
Alifanti M.: Utilizarea rațională și lărgirea sortimentului materialelor de finisaj, Nr. 3 (16).
Balș St.: Locuințe pentru muncitori la Medgidia, Nr. 6-7 (20).
Bergleiter I., Aldan L., Horjescu P.: Locuințe muncitorești proiectate în conformitate cu H.C.M. Nr. 758 1951, Nr. 6-7 (29).
Bilciurescu V.: Malurile Nevei din centrul Leningradului, Nr. 9-10 (59).
Carandino C., Solomon A.: Un prețios schimb de experiență între unitățile de proiectare și cele de execuție, Nr. 4-5 (62).
Constantin P.: Expoziția de Stat a artelor plastice, Nr. 4-5 (53).
Cotescu M.: Elementele de bloc tip în noile case de locuit, Nr. 11 (11).
Daniel D.: Un club la Câmpina, Nr. 8 (12).
Delavrancea H.: Sanatoriul de noapte din Hunedoara, Nr. 8 (3).
Dima M.: Locuințe muncitorești din orașul Vulcan, Nr. 6-7 (8).
Dubowy E.: Deutsche Arhitektur Nr. 2/1952 recenzie, Nr. 11 (40).
Enescu M.: O metodă de dimensionarea ferestrelor, Nr. 8 (31).
Evolceanu T.: Leonardo da Vinci, Nr. 4-5 (23).
Farb: Din activitatea Cercurilor de Arhitectură și Urbanism ASIT — Filiala București, Nr. 1-2 (53).
Garcea L.: Probleme plastice la Casa Radiofoniei, Nr 3 (3).
Glückman I.: Noțiuni asupra proiectării acustice a teatrelor în aer liber, Nr. 4-5 (29).
Glückman I.: Considerații acustice asupra problemelor de urbanism, Nr. 8 (23).
Gusti G.: Considerații asupra concursului de Arhitectură pentru Hidrocentrala „Lenin", Nr. 1-2 (40).
Hariton D.: Locuințe muncitorești din orașul Petroșani, Nr. 6-7 (11).
Horjescu P.: Locuințe muncitorești proiectate în conformitate cu H.C.N. Nr. 758/1951, Nr. 6-7 (29).
Kurinschi G.: Lupta poporului pentru independența împotriva robiei turcești oglindită în arhitectura epocii lui Ștefan cel Mare și Petru Rareș, Nr. 4-5 (37).
Kurinschi G.: Ion Mincu Nr. 12. (26).
Laurian R.: Reconstrucția socialistă a orașului București, Nr. 12. (6).
Laszlo N., Popescu Negreanu: Problema industrializării construcțiilor, Nr. 6-7 (13).
Lăzărescu C.: Din practica proiectării orașelor, Nr. 12. (16).
Locar M.: Pe drumul unei noi arhitecturi în R.P.R., Nr. 1-2 (3).
Macovei P.: Proiectele studenților dela Facultatea de Arhitectură, Nr. 1-2 (46).
Macovei P.: Sesiunea examenului de Stat din Februarie 1952 la Facultatea de Arhitectură, Nr. 3 (33).
Macovei P.: Expoziția „Arhitectura în R.P.R." la Moscova, Nr. 9-10 (3).
Macovei P.: Probleme de creație în Arhitectura R.P.R., Nr. 9-10 (30).
Maicu H.: Despre folosirea moștenirii trecutului în arhitectura „Casei Scânteii", Nr. 4-5 (9).
Moisescu A.: Prezentarea revistei Arhitectura U.R.S.S. Nr. 1/1951, Nr. 1-2 (55).
Moisescu A.: Arhitectura U.R.S.S., recenzie Nr. 2/1951, Nr. 3 (44).
Moisescu A.: Arhitectura U.R.S.S., recenzie Nr. 1, 2, 3/1952, Nr. 4-5 (67).
Moisescu A.: Arhitectura U.R.S.S., recenzie Nr. 4 1952, Nr. 6-7 (43).
Moisescu A.: Arhitectura U.R.S.S., recenzie Nr. 5/1952, Nr. 8 (35).
Moisescu A.: Arhitectura U.R.S.S. recenzie Nr. 6/1952, Nr. 11 (34).
Moisescu A.: Metropolitanul Moscovei, Nr. 12. (35).
Melzer: Urbanismul și Hidrotehnica, Nr. 11 (17).
Popescu Negreanu: Proiecte tip de locuințe individuale, Nr. 3 (7).
Popescu Negreanu, Laszlo N.: Problema industrializării construcțiilor, Nr. 6-7 (13).
Porumbescu G.: Proiectarea locuințelor muncitorești dela Hunedoara 1952, Nr. 6-7 (15).
Sburcu N.: Arhitectul Rus Bajenov, Nr. 11 (25).
Silvan I.: Problema locuinței în R. P. Polonă, Nr. 1-2 (28).
Solomon A., C. Carandino: Un prețios schimb de experiență între unitățile de proiectare și cele de execuție, Nr. 4-5 (62).
Solomon Al.: Despre practica de vară a studenților arhitecți, Nr. 4-5 (52).
Solomon Z.: Proiectarea modulară în arhitectura industrială, Nr. 8 (16).
Stern H.: Clădirea înaltă a Universității de Stat din Moscova, Nr. 4-5 (15).
Vernescu D.: Proiectarea complexă a locuințelor din bazinul carbonifer al Văii Jiului, Nr. 6-7 (3).

TRADUCERI

Problemele curente ale învățământului superior de arhitectură (Rezultatele sesiunii a X-a a Academiei de Arhitectură din U.R.S.S.). Nr. 4-5 (44).
Activitatea Academiei de Arhitectură din U.R.S.S. pe anul 1952, Nr. 6-7 (42).
Conținutul de idei și măestria în creația arhitectului, Nr. 6-7 (36).